

⑤

Int. Cl.:

B 60 J 22/0

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DEUTSCHES PATENTAMT



⑥

Deutsche Kl.:

63 c, 4

⑩

⑪

⑫

⑬

⑭

**Offenlegungsschrift 1755 619**

Aktenzeichen: P 17 55 619.3

Anmeldetag: 31. Mai 1968Offenlegungstag: 12. August 1971

Ausstellungspriorität: —

⑮

Unionspriorität

⑯

Datum: —

⑰

Land: —

⑱

Aktenzeichen: —

②

Bezeichnung:

Kraftfahrzeug mit einem abnehmbaren Dachaufsatz

③

Zusatz zu: —

④

Ausscheidung aus: —

⑦

Anmelder:

Dr.-Ing. h. c. F. Porsche KG, 7000 Stuttgart

Vertreter: —

⑫

Als Erfinder benannt:

Trenkler, Werner, 7144 Asperg

Benachrichtigung gemäß Art. 7 § 1 Abs. 2 Nr. 1 d. Ges. v. 4. 9. 1967 (BGBl. I S. 960): 20. 1. 1970

BEST AVAILABLE COPY

DT 1 755 619

ORIGINAL INSPECTED

● 7.71 109 833/638

1/70

1755619

N 78

## P a t e n t a n m e l d u n g

Firma Dr.-Ing.h.c. F. P o r s c h e KG  
Stuttgart-Zuffenhausen, Porschestraße 42

Kraftfahrzeug mit einem abnehmbaren Dachaufsatz

Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen mit einem den Fahrgastraum freistehend überspannenden Rollbügel und einem abnehmbaren Dachaufsatz, der mittels Spannverschlüsse am Windschutzscheibenrahmen sowie Rollbügel gehalten ist.

Es ist ein Dachaufsatz bekannt, der im eingebauten Zustand an Teilen des Aufbaues aufliegt, wodurch zu seiner Halterung schwere, komplizierte und deshalb teure Verschlüsse verwendet werden müssen.

Die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe besteht darin, die Ausbildung des Dachaufsatzes und seine Halterung den Belastungen im Fahrbetrieb besser anzupassen.

BAD ORIGINAL

-2-

109833/0638

N 78

1755610

2

Dies wird gemäß der Erfindung dadurch erreicht, daß die Wirkungsrichtungen der Spannverschlüsse am Windschutzscheibenrahmen im wesentlichen parallel zu einer Ebene des Dachaufsatzes und am Rollbühnen im wesentlichen lotrecht zu dieser Ebene verlaufen, wobei der Windschutzscheibenrahmen und der Dachaufsatz Abschnitte aufweisen, die eine ineinandergreifende Verbindung ermöglichen. Durch das Zusammenwirken des Windschutzscheibenrahmens mit dem Dachaufsatz und die funktionsgerechte Anordnung der Spannverschlüsse ist eine sichere und mit einfachen Mitteln ausgeführte Halterung des Dachaufsatzes geschaffen. Der Windschutzscheibenrahmen weist eine Leiste auf und der Dachaufsatz umfaßt eine Rinne, die unter Zwischenschaltung eines nachgiebigen Dichtkörpers zusammenwirken. Dadurch wird eine wirksame und stabile Abstützung des Dachaufsatzes am Windschutzscheibenrahmen erreicht, gegen die beim Fahren auftretenden Unterdruckkräfte. Die Spannverschlüsse am Windschutzscheibenrahmen umfassen ein Spannglied, das mit einem an der der Windschutzscheibe zugewandten Seite des Windschutzscheibenrahmens angebrachten Abstützglied zusammenwirkt. Durch diese Vorkehrung ist ein unerwünschtes Lösen der Spannverschlüsse durch Schwingungseinflüsse oder dergleichen ausgeschlossen. Das Abstützglied wird vorzugsweise durch einen mit einer Ausprägung versehenen Blechwinkel gebildet. Um die zwischen der Leiste des Windschutzscheibenrahmens und der Rinne des Dachaufsatzes auftretenden Fertigungstoleranzen ausgleichen zu können, sind die Spannglieder der Spannverschlüsse längenverstellbar ausgebildet.

BAD ORIGINAL

199831/0628

-3-

N 78

1755619

3

-1-

Der mit dem Rollbügel zusammenwirkende Spannverschluß wird durch einen Gummikörper gebildet, der in seiner Wirkungsrichtung einen dehnbaren Abschnitt aufweist. Dadurch wird eine äusserst billige Ausführung eines Spannverschlusses möglich. Der mit einer am Rollbügel angeordneten Lasche zusammenwirkende Spannverschluß umfaßt zwei Teile, die über eine Gewindeverbindung miteinander verbunden sind. Durch diese Vorkehrung kann die Spannung des Spannverschlusses auf einfache Art wahlweise eingestellt werden.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung dargestellt. Es zeigt:

Fig. 1 eine Seitenansicht eines erfindungsgemäßen Dachaufsatzes eines Kraftfahrzeuges

Fig. 2 einen Schnitt durch den Windschutzscheibenrahmen des Kraftfahrzeuges im Bereich des Dachaufsatzes in größerem Maßstab

Fig. 3 einen Schnitt durch den Dachaufsatz im Bereich des Rollbügels in größerem Maßstab

Fig. 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV der Fig. 3.

Das Kraftfahrzeug 1 umfaßt in dem in Fig. 1 dargestellten Bereich einen festen Aufbau 2 mit dem ein Rahmen 3 für eine Windschutzscheibe 4 sowie ein einen Fahrgastraum 5 frei überspannenden Rollbügel 6 fest verbunden sind. Der Fahrgastraum 5 ist durch eine Tür 7 zugänglich und wird zwischen Windschutzscheibenrahmen 3 und Rollbügel 6 von einem Dachaufsatz 8 abgedeckt. Zur Abdeckung des hinteren Teils des Fahrgastraumes 5 ist eine Heckscheibe 9 vorgesehen.

109833/0638

BAD ORIGINAL

N 7b

1755619

4

-4-

Der Windschutzscheibenrahmen 3 (Fig. 2) umfaßt Blechpressteile 10, 11 sowie ein Versteifungsteil 12. Die Blechpressteile 10, 11 sind an Flanschen 13, 14, 15, 16 unter Zwischenschaltung des Verstärkungsteiles 12 durch Punktschweißen miteinander verbunden. Die Flansche 14, 16 werden von einem Dichtkörper 17 umschlossen, der die Windschutzscheibe 4 in Lage hält. An der dem Fahrgastraum 5 zugewandten Seite des Windschutzscheibenrahmens 3 ist eine Leiste 18 vorgesehen, die an den Blechpresstellen 10, 11 mittels Punktschweißen befestigt ist. Der dem Windschutzscheibenrahmen 3 im oberen Bereich gegenüberliegende Dachaufsatz 8 ist beispielsweise aus Kunststoff hergestellt und weist eine Rinne 19 auf, die unter Zwischenschaltung eines nachgiebigen Dichtkörpers 20 mit der Leiste 18 des Windschutzscheibenrahmens 3 zusammenarbeitet. Zur Halterung des Dachaufsatzes 8 am Windschutzscheibenrahmen 3 ist dieser mit einem an sich bekannten Spannverschluß 21 versehen. Der Spannverschluß 21 weist ein zweiteiliges über ein Schraubenschloß 22, 22' längenverstellbares Spannglied 23 auf, das mit einem am Blechpressteil 11 des Windschutzscheibenrahmens 3 angebrachten Abstützglied 24 zusammenwirkt. Zum Betätigen des Spannverschlusses 21 ist eine seitlich verschwenkbar ausgebildete Handhabe 25 vorgesehen, die in der Zeichnung mit unterbrochenen Linien dargestellt ist und die zum Öffnen nach unten gedrückt wird.

-5-

109833/0638

BAD ORIGINAL

N 78

1755619

-f-

5

Der Rollbügel 6 (Fig. 3) wird im wesentlichen durch einen aus tiefgezogenen Blechteilen 25, 26 bestehenden Kasträger gebildet, der den Fahrgastraum 5 bogenförmig überspannt. Die Blechteile 25, 26 weisen Abkantungen 27, 28, 29, 30 auf, an denen sie durch Punktschweißen miteinander verbunden sind. An der der Heckscheibe 9 des Fahrzeuges 1 zugewandten Seite des Rollbügels 6 ist ein dichtendes Gummiprofil 31 vorgesehen. Das Gummiprofil 31 umgreift mit einer Rinne die Abkantungen 27, 29 der Blechteile 25, 26 des Rollbügels 6 und hält die Heckscheibe 9 in Lage. Der Dachaufsatz 8 weist in seinem hinteren Bereich einen trägerartigen Abschnitt 32 auf, der unter Zwischenschaltung von Dichtkörpern 33, 33' am Blechteil 26 des Sturzbügels 6 aufliegt. Außerdem ist an der Innenseite des Dachaufsatzes 8 ein Widerlager 34 vorgesehen, an welchem ein Spannverschluß 35 schwenkbar angelenkt ist, der in eine am Blechteil 25 des Sturzbügels 6 befestigten Lasche 36 eingreift. Der Spannverschluß 35 wird beispielsweise durch ein aus Gummi bestehendes elastisches Zwischenglied 36' gebildet, das einen dehnbaren Abschnitt 37 aufweist und mit dem eine Handhabe 38 über eine Gewindeverbindung zusammengeschlossen ist. Zu diesem Zweck ist das Zwischenglied 36' mit einer Gewindebüchse 39 und die Handhabe 38 mit einem Gewindezapfen 40 versehen.

-6-

BAD ORIGINAL

109833/0638

N 78

1755619

-6-

6

Damit der Spannverschluß 35 auch bei Beschädigungen durch Materialfehler, unsachgemäße Behandlung oder dergleichen funktionsfähig bleibt, kann das elastische Zwischenglied 36' und die Handhabe 38 mit einem Sicherungsteil verbunden sein, das in der Zeichnung nicht näher dargestellt ist.

-7-

109833/0638

N 78

1755619

7

## P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Kraftfahrzeug, insbesondere Personenkraftwagen mit einem den Fahrgastraum freistehend überspannenden Rollbügel und einem abnehmbaren Dachaufsatz, der mittels Spannverschlüsse am Windschutzscheibenrahmen sowie Rollbügel gehalten ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Wirkungsrichtungen der Spannverschlüsse (21, 35) am Windschutzscheibenrahmen (3) im wesentlichen parallel zur Ebene des Dachaufsatzes (8) und am Rollbügel im wesentlichen lotrecht zu dieser Ebene verlaufen, wobei der Windschutzscheibenrahmen (3) und der Dachaufsatz (8) Abschnitte aufweisen, die eine ineinandergreifende Verbindung ermöglichen.

2. Kraftfahrzeuge nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Windschutzscheibenrahmen (3) eine Leiste (18) aufweist und der Dachaufsatz (8) eine Rinne (19) umfaßt, die unter Zwischenschaltung eines nachgiebigen Dichtkörpers (20) zusammenwirken.

3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Spannverschlüsse (21) am Windschutzscheibenrahmen ein Spannglied (23) umfassen, das mit einem an der der Windschutzscheibe (4) zugewandten Seite des Windschutzscheibenrahmens (3) angebrachten Abstützglied (24) zusammenwirkt.

BAD ORIGINAL

108 4371-638



N 78

1755619

-4-

8

4. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1 und 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Abstützglied (24) durch einen mit einer Ausprägung versehenen Blechwinkel gebildet wird.

5. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1 und 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Spannglied (23) des Spannverschlusses (21) längenverstellbar ausgebildet ist.

6. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der mit dem Rollbügel (6) zusammenwirkende Spannverschluß (35) durch einen Gummikörper gebildet wird, der in seiner Wirkungsrichtung einen dehnbaren Abschnitt aufweist.

7. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1 und 6, dadurch gekennzeichnet, daß der mit einer am Rollbügel 6 angeordneten Lasche (36) zusammenwirkende Spannverschluß (35) zwei Teile umfaßt, die über eine Gewindeverbindung miteinander verbunden sind.

109833/0638

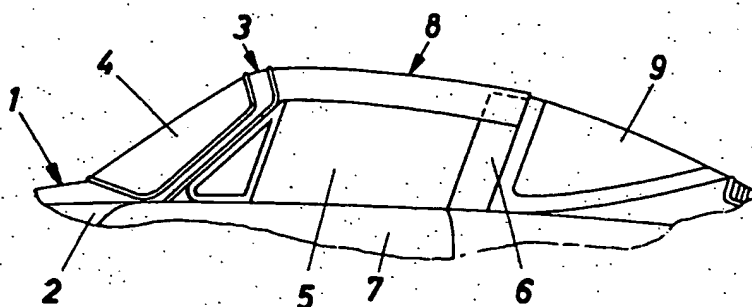
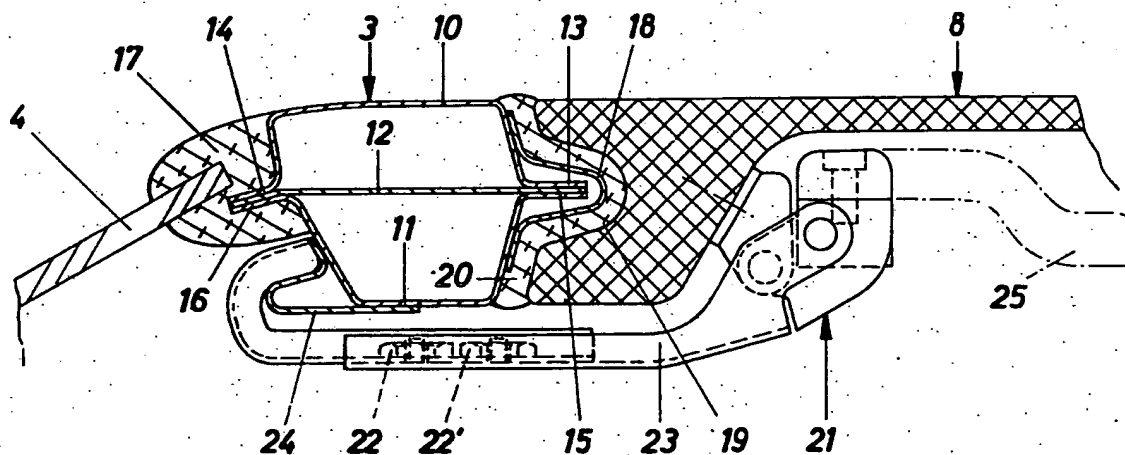
BAD ORIGINAL

<sup>9</sup>  
Leerseite

1755619

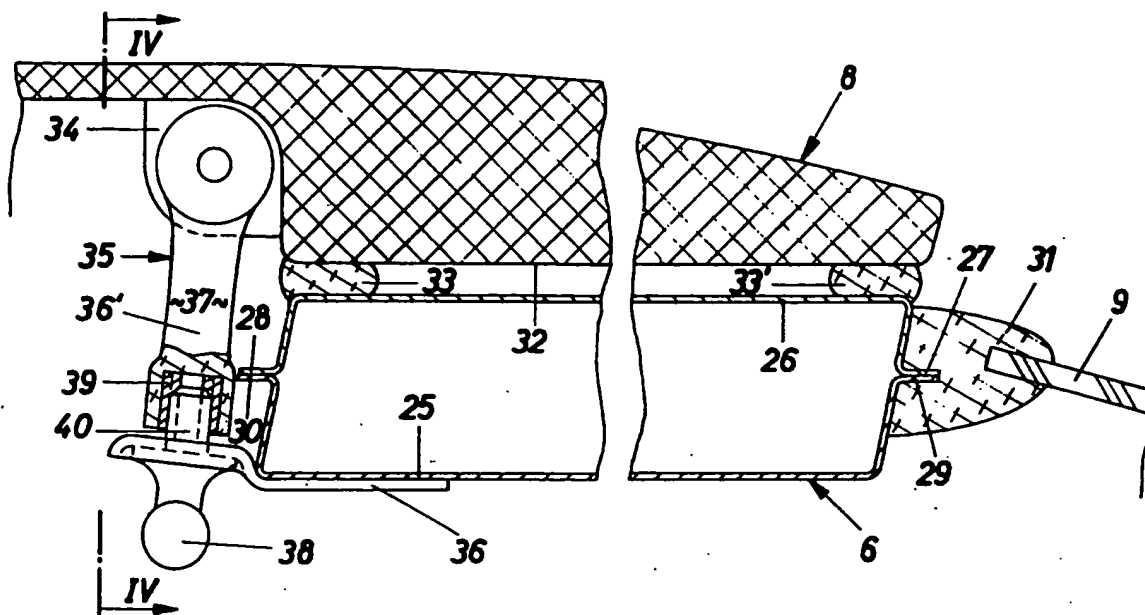
DE C - 45 - AT: 51.05.1966

DT: 12.01.1971

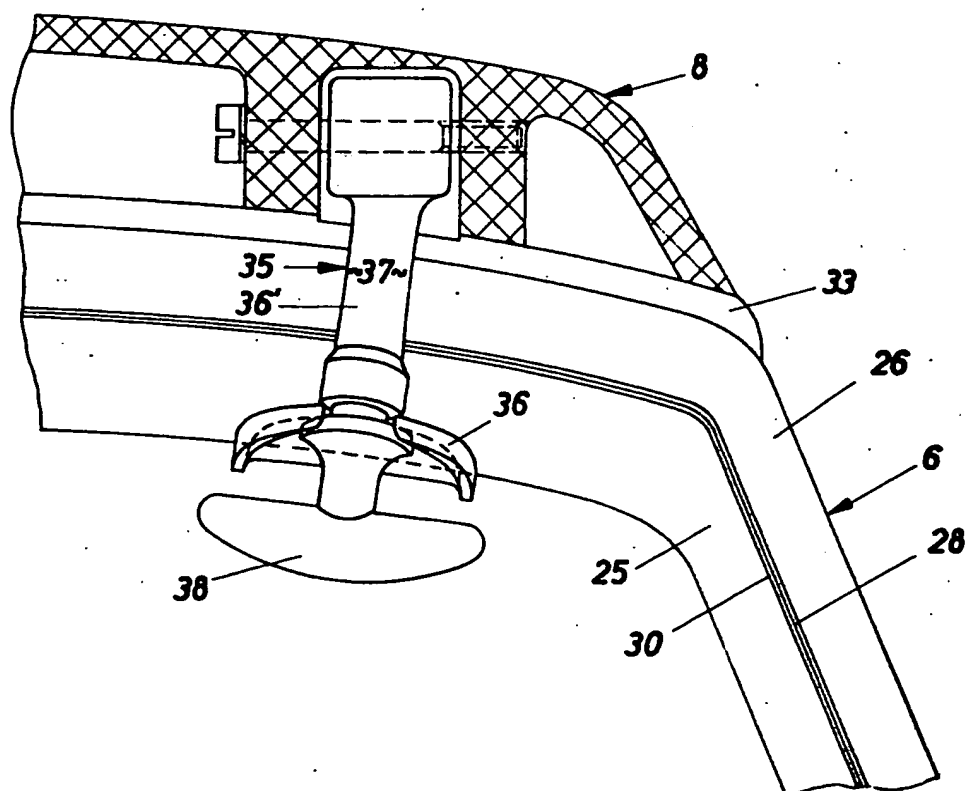
**Fig.1****11****Fig.2**

109833/0638

**Fig.3** 1755619



**Fig.4**



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**